CENA 50.— zł



Morski Przegląd Gospodarczy



ORGAN GOSPODARCZY POLSKIEGO WYBRZEŻA

Nr 12 (31) | Gdańsk/Gdynia, grudzień 1948 r. | Rok III

»S/S Sołdek« — pierwszy polski rudowęglowiec

Dzień 6 listopada 1948 r. jest historyczną datą w historii Polski, jako kraju morskiego. W tym bowiem dniu odbyła się uroczystość wodowania pierwszego rudowęglowca, który rękami polskiego robotnika i konstruktora został zbudowany. Pierwszemu statkowi pełnomorskiemu zbudowanemu w Polsce powojennej nadano nazwę „Sołdek", pochodzącą od nazwiska stoczniowego przodownika pracy. W ten sposób s/s „Sołdek" poniesie niedługo w świat nie tylko wieść o budującej się potędze morskiej naszego kraju, ale również i o tym, że rosnące w siłę Państwo Polskie jest Państwem Rządów Ludowych, w którym proletariat polski uzyskał pełne wyzwolenie.

Dnia 12 grudnia dokonane zostało wodowanie drugiego rudowęglowca, któremu nadano nazwę „Jedność Robotnicza".

Poniżej zamieszczamy dwa artykuły stoczniowców, omawiające przebieg budowy i znaczenie gospodarcze rudowęglowców.

INŻ. J. DOERFFER

Przebieg budowy rudowęglowca

Rudowęglowce, budowane obecnie przez Stocznię Gdańską, są statkami o specjalnej budowie, przystosowanej do przewozu ciężkich ładunków.

Dane charakterystyczne tych statków przedstawiają się następująco:

Dług. całkowita	— 65,35 m
Dług. na KLW	— 83,12 m
Dług. między pionami	— 81,60 m
Szer. na wręgach	— 12,00 m
Wysokość boczna na pokładzie szańcowym	— 7,10 m
Zanurzenie	— 5,35 m
Nośność	— 2540 t

Projekt wstępny tych statków został opracowany przez Centralne Biuro Konstrukcji Okrętowych Z. S. P. Na skutek braku zespołu techników C. B. K. O., które wówczas było w stadium organizacji Z. S. P. zleciło wykonanie rysunków warsztatowych Stoczni francuskiej A. Normanda w Le Havre. Rysunki te po przyjściu do Z. S. P. zostały w C. B. K. O. uzupełnione, w wielu wypadkach przekonstruowane i dostosowane do potrzeb naszych warsztatów, a napisy przetłumaczone.

W rozwiązaniu konstrukcyjnym przewidziano najnowsze metody, pozwalające na zastosowanie w dużej skali spawania i prefabrykacji sekcji.

Pierwsze prace na traserni rozpoczęto 15. 9. 1947 roku. Rozpracowanie traserskie polega na wyrysowaniu wszystkich elemntów w skali 1:1 i przygotowaniu szablonów według których następuje obróbka.

Praca trasera jest przez to niezwykle odpowiedzialną, gdyż nawet drobne niedokladności mogą spowodować odrzucenie kilku i nawet kilkudziesięciu ton materiału.

Po przygotowaniu szablonów na traserni przystąpiono do dalszej obróbki na wręgowni, spawalni, acetyleniowni i kadłubowni I-szej. Wydajność tych warsztatów ,początkowo mała ze względu na niewielki zespół fachowców okrętowych, dzięki akcji szkoleniowej i współzawodnictwa pracy wzrastała w szybkim tempie. I tak, gdy w początkach kwietnia ilość materiału przerobionego nie przekraczała 20 ton, już w początkach lipca sięgała ponad 75 ton tygodniowo. Metoda produkcji seryjnej blach, poszycia i innych elementów dała tu także oszczędności około 20 procent w rob/godz. i pozwoliła na wielką dokładność wykonania.

Następnym stadium prac było przygotowanie prefabrykacyjne. I tu zastosowano również metody nowoczesne

przy użyciu maszyn do nitowania i spawania elektrycznego.

Prace montażowe rozpoczęto dnia 3 kwietnia uroczystością wbicia pierwszego nita. W tym czasie ilość materiału przygotowanego wynosiła już około 100 ton. Dalsze stępki założono: dnia 3 kwietnia pod drugi, 15 maja pod trzeci, 17 lipca pod czwarty i 15 września pod piąty rudowęglowiec.

Prace na pochylni polegają na zmontowaniu przygotowanych blach, kątowników i gotowych sekcji w całości — oraz ich zespawaniu i ponitowaniu.

Dla zobrazowania kolejności i rozmiaru tych prac na rudowęglowcach może posłużyć ich przebieg.

W pierwszym rzędzie przygotowano pochylnie do montażu, dając odpowiednie rusztowanie i podbudowę, na której ma się wspierać cała konstrukcja. Na tym ułożono pas stępkowy oraz pasy A, B, C i D poszycia zewnętrznego. Następnie przystąpiono do ustawienia denników w ilości około 300 sztuk, oraz wzdłużnika środkowego i bocznych. Po znitowaniu wzdłużników i poszycia położono płyty obrzeżowe dna oraz rozpoczęto ustawianie wręgów i sprefabrykowanych uprzednio na warsztacie grodzi, a w miarę postępu montażu wręgów zakładano dalsze pasy poszycia. Następnie przychodzi kolej na sekcję spawaną zbiorników szczytowych, pokładu i zrębnic. Gdy montaż ich jest już na ukończeniu przystąpiono do zakładania części rufowej, a więc tylnicy i konstrukcji rufy. W dalszej kolejności idą: pokład łodziowy, pokład dziobówki oraz nadbudówki i masztu.

Ten krótki rzut na prace montażowe należy dla lepszego przedstawienia całokształtu uzupełnić kilkoma danymi liczbowymi.

Waga całości materiału zamontowanego na rudowęglowcu wynosi około 950 ton, w tym waga sekcji spawanych przeszło 500 ton. Waga poszczególnej sekcji wynosi ok. 16,5 ton. Na jednym statku zanitowano około 300.000 nitów.

Montaż pierwszego rudowęglowca postępował przy średniej wydajności **45 ton tygodniowo,** tj. przy przeciętnym przekroczeniu planu o 10 proc. Zaznaczyć należy, że jednocześnie montuje się następne statki w niesłabnącym tempie tak, że obok wodowanego obecnie okrętu stoją już dwa duże kadłuby drugiego i trzeciego rudowęglowca, a prace na terenach „B" przy czwartym i piątym są mocno zaawansowane.

Do dnia 1 października br. miono zamontować na pochylniach 2.070 ton, a zamontowano faktycznie 2.130 ton, przy czym waga całkowicie przerobionego materiału wynosi około 2.800 ton.

Do tego czasu przerobiono w sumie 532.133 roboczo-godzin, przekraczając plan. Tak np. we wrześniu przepracowano 111.061 roboczo - godzin przy zaplanowanych 93.100 roboczo - godzin.

Współzawodnictwo pracy, podjęte z wielkim entuzjazmem objęło wszystkich pracowników. Zwycięzcą pierwszego etapu współzawodnictwa jest ob. Sołdek Stanisław, prac. traserni. W uznaniu jego pracy pierwszy rudowęglowiec został nazwany jego nazwiskiem.

Wodowanie pierwszego rudowęglowca jest przełomowym wydarzeniem w życiu Stoczni, gdyż pokazuje ono dobitnie całemu światu, że polski robotnik, — świadom swych praw i obowiązków, potrafi zbudować okręty pełnomorskie wysokiej klasy, zabijając przez to wszelką nieufność jaką go do tej pory darzono. Po wodowaniu pierwszego rudowęglowca przyjdzie czas na wodowanie drugiego, trzeciego itd. Później zacznie się budowa innych typów okrętów, która pójdzie jeszcze łatwiej i szybciej, bo wykuta została droga, wśród nieznanej krainy, jaką do tej pory było budownictwo okrętowe.

INŻ. J. MORZE

Znaczenie gospodarcze rudowęglowców

Każde państwo zamknięte w pewnym obszarze lądu, może się rozwijać gospodarczo w sposób ciągły i nieograniczony, dzięki morzu i własnym okrętom. Stan gospodarczy państwa zwiększa się w miarę wzrostu ilości jego jednostek pływających i państwo takie jest tylko pozornie zamknięte w swoich granicach politycznych, gdyż w rzeczywistości jego obszar gospodarczy rozciąga się tam, gdzie są jego okręty.

Dlatego też nawet takie państwa, które są całkowicie zamknięte w obszarze lądowym i nie mają dostępu do morza, jak np. Szwajcaria i Czechosłowacja starają się wypłynąć na morze, aby dzięki niemu zwiększać swój potencjał gospodarczy.

Rozwojowe drogi Polski byłyby prawdopodobnie zupełnie inne, gdybyśmy od zarania dziejów naszych oraz w ciągu długich walk o istnienie i samodzielność rozumieli znaczenie morza. Weszliśmy praktycznie na morze niedawno, ale teraz rozumiemy w pełni jego znaczenie i staramy się nadrobić stracony czas.

Dobrze pojęta gospodarcza polityka morska nie leży w tym, aby posiadać jak najwięcej okrętów, lecz aby posiadać takie okręty, które nie będą stać bezczynnie w portach, jak to było udziałem niektórych państw w okresie przed ostatnią wojną, ale takie, które będą z całą pewnością odpowiednio wykorzystane.

Dla Polski właśnie takimi okrętami są rudowęglowce. Koncepcje budowy rudowęglowców powstały na podstawie tego pewnika, że Szwecja potrzebuje węgla, zaś przemysł polski potrzebuje rudy, i że pełne wykorzystanie okrętów będzie wtedy najlepiej zrealizowane, jeśli ten okręt będzie w jedną stronę

wiózł węgiel, zaś z powrotem — rudę.

Najlepsze wykorzystanie okrętu zależne jest od regularności rejsów, od ograniczenia do minimum, potrzebnego do załadunku towaru, postoju okrętu w portach, od pełnego obciążenia okrętu oraz od krótkości przebiegu między portami.

Te wszystkie warunki są spełnione przy zastosowaniu rudowęglowców, kursujących na trasie Polska — Szwecja.

Z tej możliwości wspólnej wymiany dóbr naturalnych, jakimi są węgiel polski i szwedzka ruda, wypływa znaczenie gospodarcze, realizowane dzięki rudowęglowcom i dające Polsce całą korzyść dwustronnego przewozu. Poza tym, posiadanie własnych rudowęglowców uniezależnia nasz eksport węgla jak też import rudy od różnych gospodarczych fluktuacji międzynarodowych i daje nam możność zwycięskiej walki konkurencyjnej na tym polu.

Powyższy aspekt gospodarczego znaczenia rudowęglowców nie zamyka całości tego zagadnienia. Rudowęglowce są pierwszymi pełnomorskimi jednostkami, zbudowanymi całkowicie polskimi rękami, z polskich materiałów i służącymi polskim interesom gospodarczym. Pierwszy bowiem okręt „Olza", budowany w 1939 r. nie miał szczęścia służyć nam i przyczynić się do rozwoju naszego życia na morzu.

Rudowęglowce, budowane przez nas, są naszym eksportem. Materiał dostarczony przez nasze huty i praca włożona przez polskiego robotnika i technika posiadają bardzo dużą wartość materialną, wydobytą z własnego kraju i zwiększając nasz dorobek gospodarczy.

Z drugiej strony, budowa własnych okrętów przyśpiesza przebudowę rolniczej struktury naszego kraju na rolniczo - przemysłową, co jest warunkiem naszej suwerenności gospodarczej i politycznej. Rudowęglowce jako pierwsze okręty pełnomorskie przyczyniły się znacznie do rozwinięcia i podniesienia na wyższy poziom techniczny wielu gałęzi przemysłu polskiego. Wymagania bowiem, jakim mają odpowiadać materiały, mechanizmy i sprzęt okrętowy, są o wiele wyższe niż to ma miejsce w odniesieniu do budowli lądowych. Poza przemysłem stoczniowym, który jest bezpośrednio związany z budową rudowęglowców, i który już obecnie zalicza się do kategorii ważnych przemysłów polskich — duży udział w budowie rudowęglowców przypadł takim przemysłom dużym jak: hutniczy, odlewniczy, maszynowy, elektryczny, chemiczny i drzewny oraz całej plejadzie mniejszych przemysłów pomocniczych, znajdujących się w głębi kraju i na Wybrzeżu.

Rudowęglowce są pierwszymi bardzo poważnym morskim wkładem do odrodzenia przemysłu stoczniowego oraz do rozwoju ogólnego przemysłu krajowego. Torują one drogę dla innych okrętów — które w ślad za nimi będą wypełniać, przynależną Polsce, lukę na światowym obszarze wodnym, aby na drodze handlu międzynarodowego wzmacniać gospodarkę Państwa Polskiego.

JÓZEF KUNERT

Reklamacje braków i szkód w ładunkach okrętowych

Bardzo często zachodzi w praktyce handlu morskiego — konieczność reklamowania straty (braku) lub szkody zaszłej w ładunku w czasie podróży i zauważonej przy odbiorze.

Z praktyki wiem, że nie wiele osób orientuje się dokładnie kiedy reklamacja taka powinna być złożona oraz jakie są skutki przekroczenia pewnych terminów i nie zachowania pewnych formalności. Dla użytku zainteresowanych pozwalam sobie omówić zwięźle te kwestie w niniejszym artykule.

W pierwszym rzędzie pamiętać trzeba, że kwestie związane z reklamowaniem strat i szkód w ładunkach inaczej reguluje większość praw handlowych krajów kontynentalnych — między innymi również prawo handlowe niemieckie, obowiązujące w zakresie prawa handlowego morskiego w naszych portach (przepisy księgi IV khn), prawo francuskie (Code de Commerce) itd. — a inaczej międzynarodowa konwencja brukselska z 25. VIII 1924 roku, odnosząca się do praw i zobowiązań stron z tytułu konosamentu. W praktyce najważniejszą więc rzeczą jest stwierdzić naprzód, jakie przepisy mają zostosowanie w danym wypadku.

Prawo niemieckie — (khn § 609) wymaga, aby odbiorca ładunku stwierdził stratę lub szkodę w ładunku w ciągu dwóch dni roboczych po odbiorze i w ciągu tych dwóch dni złożył reklamację. Jeżeli tego zaniedba, to traci prawo do odszkodowania, chociażby było rzeczą oczywistą, że strata i szkoda zaszła na statku przed wydaniem towaru. Jedynie gdy stratę lub szkodę przypisać można rozmyślnemu działaniu lub ciężkiemu niedbalstwu osoby należącej do załogi, to odbiorcą zachowuje prawo reklamacji, chociażby przekroczył wyżej wspominany termin dwudniowy. Niewątpliwie manko może być domniemanym skutkiem kradzieży, a kradzież jest rozmyślnym działaniem, ale pozostaje konieczność przeprowadzenia dowodu, że kradzież dokonana została przez członka załogi. Powyższy dwudniowy termin prekluzyjny nie obowiązuje odbiorcę również wówczas, gdy przed przyjęciem towarów przez odbiorcę, bądź odbiorca bądź też armator zarządził oględziny przez zaprzysiężonego rzeczoznawcę lub właściwe władze, celem stwierdzenia stanu i ilości towarów. Inaczej mówiąc i nawiązując do praktyki w naszych portach, jeżeli przy wydawaniu ładunku liczył go zaprzysiężony rzeczoznawca (nie firma kontrolna czy spółdzielnia), bądź na zlecenie odbiorcy, bądź też na zlecenie armato-

ra, to manko (lub szkoda) stwierdzone w ateście rzeczoznawcy umożliwia i dopuszcza reklamację również po omawianym dwudniowym terminie prekluzyjnym. Dopiero w ciągu roku następuje wówczas przedawnienie pretensji.[1]) Prawo wymaga jednak (khn § 608), aby do oględzin zawezwać obecną na miejscu stronę przeciwną, o ile okoliczności na to pozwolą. W praktyce dzieje się to niejako automatycznie, gdyż rzeczoznawca odbiorcy liczy towar w obecności drugiej strony (statku) i z nią uzgadnia ewentualne manka wzgłęd nie komunikuje o ich stwierdzeniu.

Jak widzimy z powyższego wystarczy stwierdzenie np. manka przez rzeczoznawcę liczącego towar z ramienia statku, aby odbiorca miał prawo reklamowania braku po dwóch dniach od odbioru — w ciągu roku. Odpis każdego atestu wystawionego przez zaprzysiężonego rzeczoznawcę znajduje się w Izbie Przemysłowo - Handlowej i strona zainteresowana może na podstawie istniejącej tam kopii powołać się na fakt uskutecznienia oględzin przez biegłego. (co wymaga § 608 khn) — oraz wnieść reklamację po dwudniowym zasadniczym terminie prekluzyjnym.

Zupełnie inaczej regulują kwestię reklamacji przepisy międzynarodowej konwencji w Brukseli z 25. VIII 1924 r., które jak wiadomo weszły do ustaw większości najważniejszych państw morskich (Anglia, USA, Francja, Niemcy itd.). Otóż przepisy te (art. 3, p. 6) przewidują wprawdzie, że odbiorca powinien zauważoną szkodę lub stratę w ładunku reklamować niezwłocznie na piśmie — i to przed lub w trakcie odbioru — wzgl. gdy szkoda nie jest widoczna w chwili odbioru, to najpóźniej trzeciego dnia po odbiorze, ale jedynym następstwem zaniedbania tego terminu jest to, że istnieje wówczas domniemanie (prima facie evidence), iż ładunek wydany został w takim stanie i w takiej ilości, jak to podaje konosament. Jak widzimy, przepisy konwencji bynajmniej nie wykluczają reklamacji po zasadniczym terminie kilkudniowym (jak to czyni khn i Code de Commerce) lecz przerzucają jedynie na odbiorcę ciężar dowodu, że strata lub szkoda zaszła na statku, przed wyładowaniem towaru. Jeżeli termin trzydniowy został zachowany, to odbiorca nie potrzebuje udowadniać, że szkoda lub strata zaszła na statku i przed wyładowaniem towaru — dowód przeciwny należy wówczas do armatora.

Tutaj znowu atest zaprzysiężonego rzeczoznawcy, który liczył lub oglądał towar przy wyładunku, jest dowodem, w razie przekroczenia terminu trzydniowego, — że szkoda zaszła przed wyładowaniem. Reklamację oraz ew. pozew wnieść wówczas można i należy w ciągu roku od daty odbioru towaru, gdyż po roku przedawnią się wszelkie pretensje, nawet uzasadnione, do armatora.

Przepisy konwencji przewidują również, że reklamacja na piśmie jest w ogóle nie potrzebna przy odbiorze lub w ciągu następnych trzech dni, jeżeli strata lub szkoda stwierdzona została w czasie odbioru kontradyktoryjnie — (ang.: joint - survey; franc.: contradictoirement), czyli w obecności wezwanej strony drugiej. W praktyce zachodzi to niejako automatycznie wówczas, gdy tak z ramienia statku jak i z ramienia odbiorcy liczą towar zaprzysiężeni rzeczoznawcy. Jest rzeczą obojętną, czy doszli oni do porozumienia co do faktu lub rozmiaru szkody względnie manka — wystarczy gdy wzajemnie komunikowali sobie wyniki swej kontroli. W myśl bowiem przepisów wydanych dla rzeczoznawców wagi i ilości towarów przez Izbę Przem. - Handlową ,są oni obowiązani uzgadniać i komunikować sobie wzajemnie wyniki liczenia (lub ważenia). Ponieważ występują tu jako działający z ramienia swych zleceniodawców (armatora i odbiorcy), a więc jako ich ad hoc powołani pracownicy (ang.: servants; franc.: préposés), a więc zachodzi tu fakt kontradyktoryjnych oględzin.

W praktyce jest jednak często bardzo trudno ustalić, czy do danego wypadku stosować należy przepisy prawa lokalnego, wewnętrznego, czy też przepisy międzynarodowej konwencji, regulującej tylko stosunki międzynarodowe, a więc stosunki prywatne pomiędzy osobami różnej narodowości, lub ściślej mówiąc różnej przynależności państwowej.

Jeżeli np. konosament zawiera klauzulę: „The right to claim indemnity for damage or shortage is forfeited if the shipper or consignee has not recorded in writing the damage or the shortage within 24 hours after discharge or in case of shortage after discharge of the other goods" — to wmyśl przepisów konwencji w myśl przepisów konwencji międzynarodowej z r. 1924 klauzula ta jest bez znaczenia i nie wiąże załadowcę względnie odbiorcę, natomiast w myśl prawa niemieckiego(obowiązującego w naszych portach) klauzula ta jest ważna i obowiązuje odbiorcę. Szybka więc orientacja, jakiemu prawu podlega dana umowa o przewóz stwierdzona konosamentem, jest rzeczą bardzo ważną w praktyce handlu morskiego.

Kwestię kiedy obowiązują przepisy konwencji, a kiedy przepisy prawa lokalnego, omówimy w jednym z następnych artykułów.

Reklamując szkody i braki w ładunku należy orientować się w tym, gdzie i kiedy zaczyna się i kończy odpowiedzialność armatora oraz kiedy może on zwolnić się od odpowiedzialności za ładunek, a kiedy nie. Otóż zasadniczo armator odpowiada za towar, podobnie jak każdy przewoźnik, tak długo, jak długo towar znajduje się w jego posiadaniu lub jak długo nim dysponuje. Ale tu trzeba pa-

[1]) Prawo francuskie (Code de Commerce) przyznaje odbiorcy jeszcze krótsze terminy — 24 godzin po odbiorze do złożenia reklamacji i sześć miesięcy do wniesienia skargi sądowej. Ale w praktyce stosuje się obecnie we Francji ustawę z 2 kwietnia 1936 roku, która przewiduje te same terminy co konwencja międzynarodowa.

miętać, że przy przewozie na podstawie konosamentu obowiązują inne zasady prawne wówczas, gdy towar znajduje się na statku, a inne wówczas gdy towar nie został jeszcze załadowany lub gdy został już wyładowany — chociażby w obu wypadkach pozostawał w posiadaniu i dyspozycji armatora.

W myśl konwencji międzynarodowej z dnia 25 sierpnia 1924 r. oraz ustaw większości państw morskich (Anglia, U.S.A., Francja, Belgia, Niemcy, kraje skandynawskie itd.), armator nie może zwolnić się umownie w konosamencie od odpowiedzialności za towar tak długo, jak długo znajduje się on na statku, czyli od momentu załadowania do momentu wyładowania towaru. Z chwilą natomiast gdy towar został wyładowany ze statku, nie obowiązują więcej przepisy wyżej cytowanej konwencji — lecz tylko umowa stron i prawo lokalne. W większości praw morskich krajów morskich (między innymi również w myśl prawa morskiego obowiązującego w portach polskich), armator może się zwolnić umownie w konosamencie od odpowiedzialności za towar wyładowany (lub jeszcze nie załadowany), chociażby towar ten nie został jeszcze wydany odbiorcy. Bardzo często spotykamy w konosamentach takie zastrzeżenie i figuruje ono również w konosamentach naszych linii okrętowych (GAL i Żeglugi Polskiej). Przyjmuje się wówczas, że na podstawie umowy stron armator wydaje towar w porcie wyładowania ekspedytorowi, firmie przeładunkowej lub zarządowi nabrzeża lub magazynu, **na rachunek i ryzyko odbiorcy**, czyli, że oddając towar pod pieczę lub na przechowanie **działa z ramienia odbiorcy, jako jego agent lub mandatariusz.** Nadmienić warto, że niedawno temu kwestią tą zajmował się Trybunał Kasacyjny (Cour de Cassation) we Francji i orzekł jak wyżej przytoczono. Odnośne zasady prawne są we Francji i u nas te same, więc widzimiy, że taka klauzula w konosamencie jest zupełnie legalna i obowiązuje strony. Toteż, jeżeli niedawno temu czytaliśmy, że Komisja Taryfowa „uchwaliła", że za „towar wyładowany ze statku do magazynu odpowiada wobec odbiorcy armator, względnie makler okrętowy", to uchwałę taką możemy traktować tylko jako „pium desiderium", a nie jako jakąś normę obowiązującą. Aby zmienić cośkolwiek w odpowiedzialności armatora za ładunek lub w jego możliwościach zwolnienia się w konosamencie od pewnych odpowiedzialności, na to trzeba „co najmniej" ustawy — uchwała tej czy innej Komisji, to grubo za mało.

Tak samo makler okrętowy odpowiada za towar (będący w jego dyspozycji z ramienia i na rachunek armatora) jedynie i wyłącznie wobec armatora, ale nie wobec odbiorcy. Makler działa bowiem w imieniu i na rachunek armatora i jako agent nie odpowiada za czyny lub błędy swego zleceniodawcy, podobnie jak adwokat nie odpowiada za czyny i błędy swego klienta.

Pamiętać jednak należy, że chociaż armator nie odpowiada często na podstawie umowy (klauzuli w konosamencie) za szkody i straty w towarze po jego wyładowaniu, to jednak działając wówczas niejako z ramienia i na rachunek odbiorcy, odpowiada wobec niego za wybór osoby (firmy, organizacji), której towar powierzył. Jeżeli w danym porcie miał do wyboru osobę biorącą odpowiedzialność za towar oraz osobę nie biorącą takiej odpowiedzialności i wybrał tę ostatnią, to odbiorca może zarzucić armatorowi, że nie działał (jako jego agent czy mandatariusz) z należytą starannością sumiennego kupca — i obarczyć go odpowiedzialnością za wynikłe stąd szkody i straty.

Mgr Fr. GOŁĘBIOWSKI

Wyniki eksploatacyjne polskiej pełnomorskiej floty handlowej

W numerze 9-ym z września bież roku. Morskiego Przeglądu Gospodarczego autor artykułu „Stan i praca polskiej floty handlowej" przedstawił dość szczegółowo część pierwszą tematu, to jest stan floty, dając tylko szkic — jak sam zaznacza — pracy statków. Celem zatym niniejszego artykułu jest uzupełnienie i analiza przewozów towarowych w ramach posiadanych materiałów statystycznych za 3 kwartały roku bież.

Rola i znaczenie posiadania własnej floty handlowej jest dla państwa b. duże. Własna flota handlowa decyduje w dużej mierze o powadze dyspozycji handlowych i daje możność wychodzenia z własnym towarem na rynki zagraniczne. Jej wielkość w dużej mierze — a nie długość wybrzeża morskiego i ilość portów, choćby dobrze wyposażonych technicznie — decyduje o morskim charakterze państwa. Własna flota handlowa służy jako czynnik interwencyjny w kształtowaniu się frachtów morskich. Również własna flota handlowa, ma b. poważny wpływ na układ bilansu płatniczego państwa.

Przewozy towarów i pasażerów na statkach polskich według rodzaju żeglugi przedstawiały się w 1947 r. i w 3-ch kwartałach roku bieżącego następująco:

Rok Miesiąc	Przewieziony towar w tonach			Przewiezieni pasażerowie
	Podróże regularne	Tramping	Ogółem	
1	2	3	4	5
Rok 1947	296.276	568.057	864.333	27.008
Rok 1948 za 9 miesięcy	299.133	991.634	1.290.767	27.193
Styczeń	33.381	45.300	78.681	1.281
Luty	33.541	47.570	81.111	1.136
Marzec	38.527	70.189	10[illegible].716	1.737
I kwartał	105.449	163.059	268.508	4.154
Kwiecień	21.741	84.427	106.168	1.713
Maj	26.000	141.464	167.464	4.124
Czerwiec	23.711	136.243	159.954	3.776
II kwartał	71.452	362.134	433.586	9.613
Lipiec	46.075	145.153	191.2[illegible]8	5.7[illegible]6
Sierpień	30.986	180.320	211.306	3.445
Wrzesień	45.171	140.968	186.139	4.245
III kwartał	122.232	466.441	588.673	13,426

Z zestawienia powyższego wynika, że ogólne przewozy towarów za 9 miesięcy r. b. przekroczyły całoroczną cyfrę roku ubiegłego o ponad 426 tys. ton, co stanowi wzrost o prawie 50% przy bardzo małym wzroście tonażu w tymże okresie czasu.

Jest to wynikiem przede wszystkim przerzuceniem niektórych statkó wz podróży regularnych — o dużych odległościach między portami załadunku towaru i portami wyładunku — na tramping o stosunkowo krótszej trasie przewozów.

Wynika z tego, że statystyka przewozów towarowych w dotychczasowym ujęciu, a więc wilości przewiezionych ton — nie daje pełnego obrazu i winna ujmować również długość trasy na jakiej dany towar został przewieziony. A zatem winna być wyrażona w tono-milach. Dalszym czynnikiem, który wpłynął na wzrost przewozów towarowych jest usprawnienie pracy przedsiębiorstw żeglugowych — na odcinku akwizycji, jak również usprawnienie przeładunków w portach, co wpływa decydująco na czas postoju statków przy za i wyładunku towarów.

W stosunku do roku 1937 przewozy towarów za 9 miesięcy roku bieżącego osiągnęły ca 67%. Przyjmując przewozy towarów w 4-ym kwartale br. równe planowanym tj. 338 tys. ton osiągnęlibyśmy 85% przewozów z roku 1937. Jest to jednak szacunek b. ostrożny czego dowodem jest fakt, że plan we wszystkich 3-ch kwartałach roku bież. został przekroczony, a mianowicie o 20% w kwartale pierwszym, o 13% — w kwartale drugim i aż o 46% — w kwartale trzecim.

Przewozy w żegludze liniowej przedstawiały się następująco w poszczególnych kwartałach.

Zakres pływania	I kwartał ton	%	II kwartał ton	%	III kwartał ton	%
1. Gdynia — Ameryka Półn.	6.764	6,4	1.012	1,4	3.539	2,9
2. Gdynia — Ameryka Połd.	46.685	44,2	15.039	21,0	42.839	35,0
3. Genua — New York wzgl. Ameryka Centralna	2.448	2,3	1.938	2,7	3.898	3,2
4. Gdynia — Wsch. Wybrzeże Anglii	11.121	10,7	14.646	20,5	17.859	14,6
5. Gdynia — Rotterdam, Antwerpia	6.186	5,9	5.106	7,2	6.367	5,2
6. Gdyina — Porty Lewantu	21.840	20,7	20.679	28,9	23.022	18,9
7. Gdynia — Szwecja	9.516	9,0	8.271	11,6	18.101	14,8
8. Gdynia — Finlandia	—		—		1.188	1,0
9. Gdynia — Szczecin — Oslo — Kopenhaga	889	0,8	4.761	6,7	5.419	4,4
RAZEM	105.449	100	71.452	100	122.232	100

Zestawienie powyższe wskazuje, że na pierwszym miejscu— pod względem ilości przewiezionych towarów — uplasowała się linia Gdynia — Ameryka południowa, nd arugim Gdynia — porty Lewantu, na trzecim — Gdynia — wschodnie wybrzeże Anglii, na czwartym — Gdynia — Szwecja, na piątym — Gdynia — Rotterdam — Antwerpia. Siódme i ósme miejsce — na przemian w poszczególnych kwartałach — zajmują linie wybitnie pa-

sażerskie tj. Gdynia — Ameryka Półn. i Genua — New York wzgl. Ameryka Centralna.

Przewozy towarów w zależności od kierunku żeglugi wykazuje poniższe zestawienie:

w tonach

Rok miesiąc	Przywóz	Wywóz	Między obcymi portami	Między własn. portami
1	2	3	4	5
1 9 4 8 r.				
Styczeń	22.919	32.091	23.015	656
Luty	13.395	39.923	23.637	4.156
Marzec	30.597	56.862	17.985	3.272
I kwartał	66.911	128.876	64.637	8.[illegible]84
Kwiecień	30.426	46.288	27.609	1.844
Maj	80.689	49.411	36.334	830
Czerwiec	88.959	59.786	6.657	4.552
II kwartał	200.274	155.185	70.600	7.226
Lipiec	137.624	44.942	3.290	5.372
Sierpień	147.155	51.830	12.222	90
Wrzesień	128.829	41.765	15.525	20
III kwartał	413.609	138.546	31.037	5.482
Ogółem za 3 kwartały	680.794	422 907	661.274	20.792

Przyjmując kwartał jako najkrótszy okres którym można operować przy analizie przewozów towarowych, zestawienie powyższe wskazuje, że przywóz ma tendencje wybitnie wzrastające w stosunku do całości przewozów, — kosztem wywozu, przewozów między obcymi i własnymi portami.

Zjawisko to jasno obrazuje następujące procentowe zestawienie:

	Ogółem przywozy	Przywóz	Wywóz	Między obcymi portami	Między własnymi portami
I Kwartał	100	25	48	24	3
II "	100	46	36	16	2
III "	100	70	24	5	1

Przewożone towary przez polską flotę handlową są tak różnorodne, szczególnie w drobnicy, że niesposób byłoby na tym miejscu je wyliczać, tym bardziej, że zaciemniłoby to jasność obrazu. Poniższa zatem tablica ujmuje je w pewne grupy. Podział ten nasuwa pewne zastrzeżenia, gdyż do rubryki „Drobnica" włączono również te ładunki całookrętowe, które wymagają do przeładunku urządzeń drobnicowych.

w tonach

Rok Miesiąc	Węgiel i koks	Masowe specialne			Inne masowe			Drobnica
		zboże	ładun. płynne	drzewo	ruda	nawozy sztuczn.	inne	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1 9 4 8 r.								
Styczeń	29.148	2.505	656	—	—	1.026	—	45.346
Luty	36.381	2.639	4.151	—	—	—	—	37.935
Marzec	49.001	25.569	3.272	—	5.189	—	—	25.685
I kwartał	114.530	30.713	8.0[illegible]4	—	5.189	1.026	—	108.966
Kwiecień	57.538	914	1.787	—	—	19.364	—	26.515
Maj	51.710	8.875	11.827	—	39.671	20.600	—	34.781
Czerwiec	48.857	—	4.552	—	51.397	24.541	—	30.607
II kwartał	158.155	9.789	18.166	—	91.068	64.505	—	91.903
Lipiec	23.[illegible]31	4.000	5.372	2.453	78.199	34.480	—	43.393
Sierpień	41.221	—	—	—	97.072	41.000	398	31.615
Wrzesień	39.038	—	10.111	—	70.443	25.576	—	40.971
III kwartał	103.590	4.000	15.483	2.453	245.714	101.056	398	115.979
Ogółem za 3 kwartały	376.275	44.502	41 733	2.453	341.971	166.587	898	316.848

Z analizy powyższej tablicy wynika, że za 9 miesięcy br. pierwsze miejsce co do ilości przewiezionego towaru przypada na węgiel — dając 29% ogólnych przewozów, drugie miejsce zajmuje ruda — 26%, trzecie — drobnica — 24%, czwarte — nawozy sztuczne— 13%, dalej — zboże — 3%, ładunki płynne — 3% i drzewo — 0,2%.

Wzajemny stosunek do siebie tych zasadniczych grup towarowych jest zmienny w zależności od czasu, tym nie mniej węgiel i drobnica w giel, drobnica i ruda w pozopierwszym kwartale, a węstałych kwartałach zajmuje czołowe miejsce w przewozach polskiej pełnomorskiej floty handlowej.

Porównanie tych zasadniczych grup towarowych z obrotami portów za okres III-go kwartału br. wskazuje, że bandera polska przewiozła 90% nawozów sztucznych jakie zostały przeładowane w portach polskich, 40% rudy, 35% drobnicy — co jest bardzo pocieszające z uwagi na wysokie frachty drobnicowe, 23% ładunków płynnych, 13% zboża, 7% drzewa i 3% węgla i koksu.

Udział bandery polskiej w ogólnych obrotach portów polskich również wzrasta i wyniósł w trzecim kwartale br. ponad 12% odnośnie towarów (rok 1937 — 11%) i 40% przy przewozie osób.

Udział ten niewątpliwie jeszcze wzrośnie po wejściu do eksploatacji rudowęglowców będących w budowie na stoczniach polskich. Postępy prac przy budowie tych statków morskich postępują zgodnie z planem. W końcu września rb. na pochylniach Stoczni Gdańskiej znajdowało się w budowie 5 statków rudoweglowych z zaprojektowanej serii sześciu jednostek o nośności 2540 ton DW każda. Łącznie na wszystkich pięciu statkach zmontowano już ponad 2.000 ton materiału stalowego.

Porty polskie w oczekiwaniu zimy

Wywiad udzielony Polskiej Agencji Prasowej przez dyrektora Departamentu Żeglugi Dr Stanisława Darskiego.

1. Jak wyglądają warunki naturalne portów polskich w okresie zimowym?

Porty Gdynia i Gdańsk — są portami niezamarzającymi i nie wymagają w zasadzie podczas normalnej zimy posiadania lodołamaczy. Wystarczą w-g naszych doświadczeń holowniki z wzmocnieniem przeciwlodowym. Praca tych portów jest ciągła ,o ile nie jest wstrzymana normalna żegluga na Bałtyku tzn. o ile cieśniny duńskie i Kanał Kilońśki nie są zamarznięte. Pewne trudności w okresach luty/marzec są wywoływane wiatrami wschodnimi napędzającymi krę z ujścia Wisły. Porty były zamknięte podczas naszej eksploatacji w r. 1928/9— 3 miesiące, w r. 1946/7 — 1 miesiąc.

Port Szczecina — w warunkach zimowych tj. w okresie styczeń/luty ma utrudniony ruch statków ze względu na zamarzanie Zalewu Szczecińskiego. Ruch statków na trasie Świnoujście — Szczecin utrzymywany jest przy pomocy lodołamaczy i holowników ze wzmocnieniami.

2. Jakie środki techniczne stoją do dyspozycji dla zwalczania trudności okresu zimowego?

W Gdyni/Gdańsku władze portowe mają do dyspozycji 5 holowników ze wzmocnieniami przeciwlodowymi. W Szczecinie władze portowe dysponują dwoma lodołamaczami, a mianowicie s/s „Posejdon" o mocy 1.400 KM, s/s „Swarożyc" o mocy 1.860 KM. Zamówiliśmy: 1 lodołamacz w Szwecji 2.300 KM, (odpowiednik przedwojennego „Stettin"), 2 holowniki lodołamacze w Szwecji, oraz 2 holowniki lodołamacze w Holandii, które są w budowie. Wszystkie nowe holowniki otrzymują wzmocnienie przeciwlodowe. W obydwu portach rolę pomocniczą w okresie zimowym spełniają również jednostki Wydziału Holowniczo-Ratowniczego GAL.

3. Czy i w jakim stopniu w planie rocznym uwzględni się trudności okresu zimowego?

Trudności nie uwzględnia się z punktu widzenia normalnych przeszkód lodowych, natomiast w planach naszych przewidujemy zmniejszony ruch statków, a to na skutek zmniejszonego eksportu węgla, oraz wstrzymania importu rudy z Lulea, który to port od listopada do maja jest zamknięty.

4. W jakim stopniu polska flota handlowa jest przygotowana do pracy w warunkach zimowych?

W zasadzie jednostki wchodzące w skład floty polskiej, zarówno obsługujące linie regularne, jak i tramping, są w normalnych warunkach zimowych przystosowane do pracy eksploatacyjnej. Ze statków posiadających specj. wzmocnienia przeciwlodowe kadłuba flota polska posiada s/s „Śląsk" (siostrzany „Cieszyn" zginął w czasie wojny), przygotowany do nawigacji w ciągu zimy łącznie z portami Zatoki Fińskiej i mający najwyższą klasę fińską, oraz nowowybudowane statki m/s „Warmia", m/s „Mazury" i s/s „Puck".

Planowanie i inwestycje w przemyśle prywatnym

Na początku III kwartału 1948 r. opracowany został plan inwestycyjny prywatnych przedsiębiorstw przemysłowych na rok 1949. Zgłoszonych zostało 28 wniosków inwestycyjnych na ogólną sumę ponad 256 milionów złotych. Zapotrzebowanie kredytowe wyrażało się kwotą przeszło 148 milionów złotych. Na czoło planowanych inwestycji w sektorze prywatnym tutejszego okręgu wysunął się przemysł połowów i przetwórnstwa rybnego, którego koszt projektowanych nakładów wynosił ca 156 milionów złotych, a potrzeby kredytowe opiewały na sumę około 93 mil. zł. Inwestycje przewidywały budowę kutrów rybackich, budowę chłodni i magazynów oraz nowych zakładów przetwórczych. Wobec ogólnej aktywizacji rybołówstwa morskiego spodziewać się trzeba, że potrzeby przedsiębiorstw prywatnych tej branży znajdą należyte zrozumienie i poparcie.

Dość poważne inwestycje w 1949 roku planował prywatny przemysł branży: chemicznej, spożywczej i metalowo-elektrotechnicznej, przewidując odbudowę szeregu budynków fabrycznych, uruchomienie pomocniczych działów produkcji oraz zakup maszyn i środków transportowych. Ogólny koszt inwestycji obliczono na ca 70 milionów zł, niezbędny kredyt państwowy przewidziany był na 40 milionów złotych. Poza tym niewielkie inwestycje planowały branże przemysłu materiałów budowlanych, przetwórstwa papierniczego, przemysłu drzewnego i instalacyjnego na ogólną sumę ca 19 milionów złotych.

Planowane potrzeby kredytu inwestycyjnego tutejszego okręgu nie mogły być jednak uwzględnione w pełni ze względu na ograniczenie ogólnej puli kredytowej sektora prywatnego na inwestycje 1949 roku. Pierwotna koncepcja w myśl instrukcji Centralnego Urzędu Planowania przewidywała zwiększenie wysokości kredytów o 15% w porównaniu z rokiem ubiegłym, lecz na skutek wspomnianej redukcji, wysokość kredytów dla całego sektora ograniczona została do sumy 300 milionów złotych. W ramach tej ostatniej puli kredytowej potrzeby Izby tutejszej uwzględnione zostały w wysokości 40 milionów złotych, co stanowi zaledwie ok. 28% planowanego zapotrzebowania.

W końcu kwartału sprawozdawczego przypadająca kwota kredytów na okręg Izby podzielona została pomiędzy 21 inwestujących firm ze specjalnym uwzględnieniem przemysłu rybnego.

Ustalony rozdzielnik kredytów dla poszczególnych branż przedstawiał się następująco:

PRZEMYSŁ	Ilość wniosków	Przyznany kredyt w milionach złotych
Połowów i przetwórstwa rybnego	8	19.95
Mięsny	2	5.00
Chemiczny i farmaceutyczny	4	5.75
Mineralny	2	2.50
Metalowy i elektrotechniczny	4	6.00
Papierniczy	1	0.80

W związku z planem produkcji prywatnych przedsiębiorstw przemysłowych okręgu Izby na rok 1949 przystąpiły zrzeszenia branżowe w III kwartale do opracowania terenowych planów wytwórczych. Izba, w myśl polecenia Wydziału Koordynacji, miała opracować regionalny plan produkcyjny swego okręgu w oparciu na materiałach zrzeszeń, które w tym celu miały ze swoich zasięgów terenowych wydzielać poszczególne przedsiębiorstwa według przynależności do odpowiednich okręgów Izb Przemysłowo-Handlowych. Opracowanie techniczne i korekta nadsyłanych danych przez zrzeszenia branżowe wymagało od Izby dużego nakładu wnikliwej pracy, celem realnej oceny możliwości produkcyjnych okręgu na rok 1949. W ten sposób opracowane zostały w omawianym okresie plany produkcji przedsiębiorstw, należących do Ogólnopolskiego Zrzeszenia Prywatnego Przemysłu Przetwórstwa Rybnego, przemysłu spożywczego, oraz fermentacyjnego. Prace wspomniane zostały pod koniec kwartału wstrzymane na skutek zawiadomienia Wydziału Koordynacji o nieaktualności planowania prywatnej produkcji przemysłowej na rok 1949 według dotychczasowych wytycznych. Wobec poważnej ogólnej komprymacji planów produkcyjnych w Związkach Zrzeszeń, a później również w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, zebrane materiały z terenu mają mieć wyłącznie znaczenie orientacyjne, gdyż planowanie produkcji będzie miało charakter założeń odgórnych, na których oparte będą realne plany regionalne.

Rozgraniczenie przemysłu i rzemiosła

Akcja rozgraniczenia przemysłu od rzemiosła mimo zalecenia zakończenia jej w II kwartale br. nie we wszystkich branżach została definitywnie zakończona. Izba po konsultacji ze zrzeszeniami przedstawiła Izbie Rzemieślniczej listę tych zakładów w poszczególnych branżach, które w świetle odnośnych zarządzeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu bezspornie kwalifikują się do rzemiosła. Istnieje pewna kategoria przedsiębiorstw, które aczkolwiek nie posiadają dostatecznej ilości pracowników (powyżej 15 osób), to jednak ze względu na inne znamiona nie może być w oparciu jedynie o stan zatrudnienia zaliczona do rzemiosła. W odniesieniu do tych zakładów, a nawet całych branż (młynarstwo, przemysł chemiczny) zachodzi potrzeba bardziej wnikliwego i wszechstronnego badania, celem ustalenia ich przemysłowego bądź rzemieślniczego charakteru. Rozpracowywanie tego zagadnienia niewątpliwie absorbować będzie samorząd gospodarczy do końca bież. roku.

Dom wypoczynkowy Izb Przemysłowo-Handlowych w Karpaczu

Wydział Koordynacji podał do wiadomości, że zgodnie z wnioskiem Międzyizbowej Komisji dla Domów Wypoczynkowych, przyjętym na ostatnim Zjeździe Dyrektorów Izb zostaje uruchomiony w Karpaczu od dnia 18 grudnia 1948 r., dom wypoczynkowy p. n. „Szczęść Boże" dla pracowników i radców Izb Przemysłowo-Handlowych oraz ich rodzin.

Jest to dawny hotel, całkowicie urządzony. Składa się z 19 pokojów jedno-, dwu- i trzyosobowych, oraz trzech sal do użytku gości. W pokojach bieżąca ciepła i zimna woda, instalacja telefoniczna, kompletna pościel. Garaże, spory park.

Willa ta położona jest w Górnym Karpaczu na granicy Bierutowic 610 mtr. tuż przy stacji autobusów P.K.O. w samym ośrodku turystycznym (w zimie narciarskim).

Koszt pobytu dziennego wraz z wynagrodzeniem dla służby wynosi:

1) od pracownika i członków jego rodziny — zł 450.— od osoby.

2) od dzieci do lat 10 — zł 350.— od osoby.

3) od radcy Izby i członków jego rodziny — zł 650.— od osoby.

4) od dzieci do lat 10 — zł 550.— od osoby.

Zamówienia na pobyt należy kierować bezpośrednio do Zarządu Domu pod adresem: Karpacz Górny, Dom Wypoczynkowy „Szczęść Boże".

BIURO REKLAMACJI KOLEJOWYCH W GDYNI

Od dłuższego czasu miejscowe sfery gospodarcze odczuwały brak takiej instytucji, która by przeprowadzała badanie wszelkich listów przewozowych z punktu widzenia dokładności obliczonej taryfy, oraz udzielała porad taryfowych, odnośnie stawek przewoźnego tak w ruchu krajowym, jak i w międzynarodowym.

W dążeniu do usunięcia tego braku, Izba Przemysłowo-Handlowa, korzystając ze swoich uprawnień statutowych i nawiązując do przedwojennych tradycji, powołała do życia Biuro Reklamacji Kolejowych i Porad Taryfowych, które z dniem 15 grudnia bież. r. rozpocznie swoją działalność w nowym gmachu Izby. Przez wynajdywanie stałych i powtarzających się błędów Biuro umożliwi władzom kolejowym powzięcie odpowiednich decyzji w kierunku zmiany, lub uzupełnienia niejasno sformułowanych przepisów taryfowych. Obsługiwać ono będzie w równym stopniu przedsiębiorstwa prywatne, jak państwowe i spółdzielcze.

Kierownictwo tej ciekawej i potrzebnej w życiu gospodarczym placówki spoczywa w rękach Dr. T. Hejnara.

Cała Spółdzielczość odpowiedziała na apel Zabrza

Wszystkie Delegatury CZS, Centrale, Okręgowe Oddziały i Spółdziel nie nadsyłają bieżąco rezolucje, uchwalone w związku z Kongresem Zjednoczeniowym w odpowiedzi na apel górników kopalni Zabrze-Wschód.

Rezolucje te mają wiele punktów wspólnych, wśród których na pierwsze miejsce wysuwa się: przedwczesne wykonanie planu, walka ze spekulacją i szkodnictwem gospodarczym, obniżenie kosztów prowadzenia placówki spółdzielczej, zwiększenie dyscypliny pracy, wzmożenie akcji szkoleniowej itp.

Wszyscy pracownicy spółdzielni i ich Central w poczuciu solidarności z międzynarodowym ruchem robotniczym zadeklarowali zarobki jednego dnia na rzecz strajkujących górników we Francji

Niezależnie od tych postanowień rezolucje poszczególnych placówek spółdzielczych zawierają różne uchwały odpowiadające charakterowi danej centrali czy spółdzielni.

CENTRALA SPÓŁDZIELNI ROLN. „SAMOPOMOC CHŁOPSKA"

Uchwały gminnych spółdzielni uwzględniają przyśpieszenie rozwoju spółdzielczości na wsi. Zorganizowanie komitetów członkowskich przy ośrodkach maszynowych i uaktywnienie komitetów członkowskich przyczyni się do usprawnienia tych placówek spółdzielczych. Zabezpieczenie na zimę stawów rybnych i zaopatrzenie resztówek zapobiegnie powstaniu strat spółdzielni. Pokrycie dachu magazynu zbożowego, uruchomienie piekarni, uzupełnienie braków w urządzeniach sklepowych, dokształcanie pracowników spółdzielni — to wszystko niewątpliwie przyczyni się do podniesienia spółdzielczości na wsi.

Powiatowe Związki Gmin. Spółdz. postanowiły wykończyć magazyny zbożowe, uruchomić nieczynne lokomobile, zwiększyć obroty w dziale towarów przemysłowych w celu zaopatrzenia wsi w artykuły gospodarstwa rolnego i domowego, przekazać część maszyn rolniczych z terenu do ośrodków maszynowych. Poza tym rezolucje mówią jeszcze o uruchomieniu wszystkich traktorów PZGS oddanych do naprawy o wysłanie w terminie zaplanowanych ilości zbóż.

CENTRALA SPÓŁDZIELNI SPOŻ. „SPOŁEM"

Szeroka sieć placówek spółdzielczych i różnorodność działów pracy przyczyniła się do wielkiej rozpiętości nadesłanych rezolucji. W bardzo obszernym materiale przodują zobowiązania otwarcia nowych sklepów spożywczych, tekstylnych, sieci gospód spółdzielczych, piekarń, wykonania planu obrotów, zbiorowe i indywidualne współzawodnictwo pracy. Przeprowadzenie drobnych remontów we własnym zakresie oraz podniesienie stanu saniternego i estetycznego spółdzielni przyczyni się do podwyższenia poziomu placówek spół dzielczych. Spółdzielcy w swych rezolucjach względnili również przeszkolenie wszystkich pracowników, podniesienie fachowości personelu sklepowego. Poza tym postanowiono uruchomić świetlice, żłobki dla dzieci, urządzać pokazy, które umożliwią usprawnienie gospodarstwa domowego, otwarcie poradni gospodarstwa domowego, uruchomienie wypożyczalni sprzętu gospodarstwa domowego.

CENTRALA SPÓŁDZIELNI MLECZARSKO - JAJCZARSKICH

Okręgowe Oddziały i placówki spółdzielcze postanowiły w swoich rezolucjach wykonać plan gospodarczy na rok 1948 z nadwyżką 15 procent. Plan ten obejmuje skup mleka i jaj oraz akcję drobiarską. Swój udział w pracy kulturalno - oświatowej zadokumentują otwarciem świetlic. Poza tym przekazują poważne kwoty na budowę Domu Zjednoczonej Partii.

CENTRALA SPÓŁDZIELNI PRACY

Centrala skupująca placówki różnych branż otrzymała rezolucje spółdzielni, wyrażające zobowiązania odpowiednie do zakresu działania danych placówek. Spółdzielnie gastronomiczne postanowiły usprawnić pracę przez podniesienie poziomu jadłodajni, spółdzielnie rybackie — zwiększyć połowy, a przez to umożliwić zwiększenie przetwórstwa rybnego. Równocześnie spółdzielnie zobowiązały się do wprowadzenia systemu taśmowego we wszystkich działach produkcji. Trudno wyliczyć wszystkie typy spółdzielni, reprezentujące ponad 25 różnych rodzajów przemysłu. Jedno zobowiązanie łączy wszystkie spółdzielnie w przeddzień Kongresu: podniesienie wydajności pracy na wszystkich odcinkach, zlikwidowanie pseudospółdzielni, zwiększenie obrotów, wyszkolenie pracowników, uaktywnienie rad nadzorczych, organizowanie świetlic, akcja kulturalno - oświatowa i szkolenie społeczno - polityczne.

CENTRALA SPÓŁDZIELNI OGRODNICZYCH

Rezolucje pracowników spółdzielni ogrodniczych wyrażają dążność do wykonania planu, zwiększenia wydajności pracy w placówkach przez rozwinięcie akcji współzawodnictwa pracy we wszystkich spółdzielniach ogrodniczych, czynne włączenie się do pracy nad przebudową społeczno-gospodarczą wsi. Oczyszczenie aparatu spółdzielczego z elementów obcych i spekulacyjnych oraz wzmożenie akcji szkolenia pracowników i kierowników — to dalsze punkty powziętych rezolucji.

CENTRTLA SPÓŁDZIELNI WYTW. „SOLIDARNOŚĆ"

Spółdzielczość wytwórcza w swoich rezolucjach wyraziła wolę wzięcia czynnego udziału w akcji przedkongresowej. Poza udziałem we współzawodnictwie, spółdzielnie oraz oddziały Centrali zobowiązały się do zacieśnienia wzajemnej współpracy, do zwalczania biurokratyzmu, zwiększenia funduszów udziałowych spółdzielni, normalizacji płac. Dbałość o podniesienie produkcji, jakość produktu, racjonalizację i mechanizację procesów produkcyjnych zwiększy wydajność spółdzielni.

CENTRALA SPÓŁDZIELNI MIESZKANIOWYCH

Spółdzielnie mieszkaniowe wszystkich typów zobowiązały się do wzmożonego wysiłku przy odbudowie budynków spółdzielni. M. in. zorganizowana przez robotników Spółdzielnia Administracyjno - Mieszkaniowa w Warszawie zgłosiła zobowiązanie wykończenia swego planu odbudow ydo dnia 15 grudnia br., zamiast do kwietnia 1949 roku.

CENTRALA SPÓŁDZIELNI WYDAWNICZYCH I KSIĘGARSKICH

Centrala i spółdzielnie wydawniczo - księgarskie postanowiły uczcić Kongres zwiększeniem wydajności pracy i dyscypliny, usprawnieniem metod pracy, podniesieniem uświadomienia o roli i metodach gospodarki planowej, czuwaniem nad stosowaniem tych metod w Centrali i spółdzielniach, natychmiastowym wprowadzeniem współzawodnictwa pracy. Aktywne uczestniczenie w akcji kulturalnej, deklarowaniem funduszów na cele oświatowe w myśl hasła „Przez oświatę do socjalizmu" — to dalsze zobowiązania spółdzielczości wydawniczo - księgarskiej.

Morska Kronika Krajowa

Stoczniowcy polscy w Ansaldo

Dyrektor Techniczny Z. S. P. inż. Urbanowicz po powrocie z Genui, udzielił nam wywiadu na temat rozwoju współpracy ekipy stoczniowej polskiej ze Stocznią Ansaldo. Ekipa wyjechała do Stoczni Ansaldo, mającej siedzibę w Genui w ramach umowy, dotyczącej opracowanie dwóch projektów rysunków wykonawczych. Ponadto umowa przewidywała praktykę inżynierów, techników i mistrzów Stoczni Ansaldo z równoczesnym zorientowaniem się w formach organizacyjnych biura konstrukcyjnego i samej Stoczni, oraz w metodach pracy. Zebranie jak największej ilości spostrzeżeń przyczyni się do ewentualnego zastosowania pewnych ulepszeń organizacyjnych na Stoczniach Polskich.

Inż. Urbanowicz podaje:

„Z chwilą zaistalowania się w Stoczni Ansaldo utworzyliśmy specjalną Misję ZSP. — Kierownictwo misji otrzymało do użytku niewielkie biuro. Zadaniem Misji jest nie tylko ścisły kontakt i współpraca w wykonaniu przez Ansaldo dwóch typów nowych statków, lecz i załatwianie szeregu innych spraw o charakterze techniczno - handlowym, a nawet gospodarczym na terenie Włoch.

Stosunek kierownictwa i pracowników Stoczni Ansaldo do nas był jak najlepszy. Starano się ułatwić nam pracę, od pierwszego dnia pobytu, udostępniono potrzebne materiały. Przez cały okres nie spotkaliśmy się ani z jednym wypadkiem różnicy poglądów. Jeżeli natomiast chodzi o robotników Stoczni, ci przyjęli nas nie tylko bardzo życzliwie, ale chętnie udzielają wskazówek i objaśnień, tak że w krótkim czasie, dzięki życzliwości i kontaktowi z bezpośrednimi wykonawcami pracy na warsztatach nasi pra cownicy bardzo szybko nauczyli się porozumiewać z nimi. Jak bardzo zacieśniły się węzły przyjaźni może poświadczyć fakt, że nawet niektórzy z naszych pracowników weszli do Klubu sportowego Stoczni Ansaldo, a jeden z nich brał udział w meczach piłkarskich i nawet zdobył nagrodę.

Po przybyciu i rozpatrzeniu się w terenie zorientowaliśmy się, że część rysunków została już wykonana, lecz stwierdziliśmy, że zastosowane rozwiązanie konstrukcyjne, a głównie zastosowanie w większej mierze konstrukcja nitowana nie odpowiada możliwościom naszych stoczni — idących raczej w kierunku nowoczesnych rozwiązań oraz stosujących konstrukcję przeważnie spawaną.

Stocznia Ansaldo, stosując konstrukcję nitowaną miała na względzie ułatwienie nam pracy, gdyż sądziła, że szerokie zastosowanie spawania jest dla nas zbyt trudne. Toteż żądania nasze wprowadzenia zmiany konstrukcji z nitowanej na spawaną i oświadczenie, że pierwszy rudowęglowiec budowany przez nasze stocznie jest tylko w małej części nitowany, wywołało nieco zdziwienia wśród inżynierów włoskich. Zmiany w konstrukcji zostały zaprowadzone, przy tym przedyskutowaliśmy je bardzo dokładnie i uzyskaliśmy aprobatę Lloyds Register.

Praca przy wykonaniu samych rysunków już po uzgodnieniu ruszyła w dość szybkim tempie. Pierwsze materiały do budowy motorowca 660 t. dw. przywiozłem ze sobą. Drugi typ statku opracowany przez Ansaldo jest oceaniczn. motorowcem drobnicowym o nośności 7.300 ton i szybkości 16,5 węzła. Będzie to jedna z najlepiej wyposażonych i najwygodniej rozplanowanych jednostek polskich. Prace nad konstrukcją tego typu są na razie w stadium początkowym.

Wszystkie regulaminy pracy stoczni Ansaldo obowiązują również naszych pracowników, którzy na równi z pracownikami włoskimi wykonują konkretne prace w biurze konstrukcyjnym. Otrzymają zadania od poszczególnych kierowników oddziałów biura konstrukcyjnego.

Zadania te obejmują poszczególne rysunki warsztatowe naszych nowych statków i nasi pracownicy muszą samodzielnie je wykonać, przy czym są kontrolowani przez kierowników i inżynierów włoskich. Rysunki po sporządzeniu są przyjęte następnie do kompletu rysunków danego statku. Na tym polu uzyskaliśmy sporo uznania, ponieważ kilku naszych konstruktorów wykonało rysunki bardzo szybko i pewnie.

Nasi warsztatowcy również mają okazję zapoznać się z wielu nowoczesnymi metodami pracy na traserni, przy montażu na pochylni, montażu maszyn na statku i wyposażeniu.

Prace naszej ekipy zarówno w biurze konstrukcyjnym jak i na warsztatach stoczniowych dają poważne korzyści, gdyż praktykując na Stoczni Ansaldo mogliśmy przekonać się naocznie o dużym postępie technicznym i organizacyjnym w budownictwie okrętowym. Zebraliśmy dość dużą ilość nowych danych konstrukcyjnych, wynotowaliśmy bardzo dużo cennych dla nas spostrzeżeń.

Poza pracą, która pochłaniała większą część dnia, ekipa nasza wykorzystuje każdą wolną chwilę pobytu na zwiedzenie pięknej, słonecznej Italii. Ekipa zwiedza nie tylko wspaniałe okolice Genui i całej włoskiej Riviery od Rapallo po San Remo, lecz w dni sobotnie i niedzielne zrobiła kilka dalszych zwycieczek do Mediolanu, Florencji, Pizy, gdzie zwiedzono wspaniałe muzeua, katedry, budynki, zabytki sztuki, znakomite dzieła Michała Anioła itp., czego mogą im pozazdrościć wszyscy inni nasi pracownicy.

Przyjazd następnej grupy przypuszczalnie nastąpi w styczniu 1949 roku".

KONSERWACJA ZIMOWA SPRZĘTU ŻEGLARSKIEGO

W okresie ubiegłej zimy zostały stwierdzone fakty lekkomyślnego niszczenia majątku społecznego, jakim jest sprzęt żeglarski, przez pozostawianie jachtów na wodzie, bądź też przez niedbałe zabezpieczenie ich na zimowanie, lub zupełny brak odpowiedniego zabezpieczenia.

Ażeby nie dopuścić do powtórzenia się podobnych przejawów niedbałości w czasie tegorocznej zimy, Ministerstwo Żeglugi wystąpiło do zainteresowanych instytucji i związków o zmonitowanie podległych im oddziałów, organizacji i klubów żeglarskich aby jachty i takielunek zostały dokładnie zabezpieczone na okres zimowy. Równocześnie Ministerstwo zapowiedziało przeprowadzenie w drugiej połowie listopada rb. inspekcji stanu flotylli żeglarskiej na terenie całego kraju.

DALSZE ZAMÓWIENIA TABORU PŁYWAJĄCEGO W SZWECJI

W dalszym ciągu akcji uzupełniania zdewastowanego w czasie wojny pływającego taboru pomocniczego portów polskich, zostały zamówione w szwedzkiej stoczni Norrköping 3 holowniki o mocy po 3 KM it 1 holownik o mocy 500 KM. Ponadto tej samej stoczni udzielono zlecenia na budowę specjalnego statku hydrograficznego.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEGO REJESTRU STATKÓW

W III kwartale rb. Polski Rejestr Statków sklasyfikował 63 barki, 4 statki, 2 holowniki i 6 kutrów rybackich. Pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków przebiega budowa 22 holowników na stoczniach holenderskich, jak również 33 kutrów rybackich na stoczniach krajowych. Ponadto w wymienionym okresie Polski Rejestr Statków wydawał świadectwa pomiarowe i zdolności żeglugowej, nadzorował demonty, badał stateczność i szczelność jednostek pływających, przeprowadził na 6 statkach rewizję kotłów parowych, jak również dokonywał inspekcji klasyfikacyjnych.

ZAGRANICA INTERESUJE SIĘ PRODUKCJĄ POLSKICH STOCZNI

Na skutek zapytań otrzymanych z zagranicy, Zjednoczenie Stoczni Polskich złożyło ostatnio oferty na wykonanie portowych jednostek pływających dla Turcji, oraz statków rybackich dla Rumunii.

Jak widać, szybkie postępy polskiego przemysłu stoczniowego w dziale produkcyjnym budzą na świecie coraz to większe zainteresowanie.

OBROTY PORTOWE WIELOKROTNIE WYŻSZE NIŻ W ROKU UBIEGŁYM

W ciągu 10 miesięcy rb. ogólny przeładunek towarów w portach polskich wyniósł 166% przeładunków z odpowiedniego okresu roku 1947.

Szczególnie wielki wzrost obrotów towarowych wykazują porty Pomorza Zachodniego, które przez włączenie do polskiego organizmu gospodarczego, uzyskały podstawy dalszej rozbudowy oraz nieznaną dotychczas prężność i dynamikę rozwojową.

Przeładunki portu szczecińskiego wzrosły w ciągu 10 miesięcy br. o 540% w porównaniu z 10-miesięcznym okresem 1947 r. Dla tzw. małych portów tj. Ustki, Darłowa i Kołobrzegu cyfra wzrostu obrotów jest jeszcze wyższa, gdyż wynosi w omawianym okresie 594%.

Dla zespołu portowego Gdynia/Gdańsk, który najwięcej zbliżył się do maksymalnego poziomu swej wydajności, a przez to nie może już wykazywać tak gwałtownych skoków w cyfrach przeładunków, wzrost obrotów w porównaniu z dziesięciomiesięcznym okresem r. ub. wynosi 137%.

BIBLIOTEKI w ŚWIETLICACH I NA STATKACH RYBACKICH

W ramach akcji oświatowej, prowadzonej staraniem Morskiego Instytutu Rybackiego, złożono dotychczas biblioteki w 21 świetlicach rybackich na Wybrzeżu. Ponadto bibilioteczkę otrzymał trawler rybacki „Aleksy". W najbliższym czasie mają być utworzone niewielkie bibiloteczki na wszystkich jednostkach wchodzących w skład polskiej flotylli połowów dalekomorskich.

CHARAKTERYSTYKA STATKU „PUCK"

Nowy polski statek towarowy „Puck", którego wodowanie odbyło się w ub. m. w angielskiej stoczni Swan, Hunter and Wigham Richardson, Ltd., posiada pojemność 1.160 BRT. oraz nośność 1.460 TDW. przy zanurzeniu ok. 4,5 m. Jest on nowoczesnym, jednośrubowym parowcem, typu ochronno - pokładowego, długości ok .70 m., szerokości ok. 11 m. Posiada kadłub wzmocniony do żeglugi wśród lodów. Maszyny i urządzenia na pokładzie do przeładunku towarów będą typu najbardziej nowoczesnego.

Do napędu statku będzie służyć maszyna parowa z turbiną typu Bauer-Wach o łącznej mocy 900 KM. przy 105 obrotach na minutę.

Całkowite wykończenie i przejęcie statku „Puck" nastąpi w roku przyszłym.

ZATRUDNIENIE KOBIET W ZAWODACH MORSKICH

Ministerstwo Żeglugi otrzymuje ostatnio od kobiet duże ilości zapytań i zgłoszeń o pracę w zawodach morskich. W związku z tym Dział Prasy i Informacji Ministerstwa Żeglugi ustalił po porozumieniu z Departamentem Kadr, że w obecnej chwili, poza aparatem urzędniczym, tylko b. ograniczona ilość kobiet zatrudniona jest w instytucjach podległych Ministerstwu Żeglugi.

Z zawodów, w których kobiety są zatrudnione w ograniczonej ilości, należy wymienić dział hotelarsko-żeglugowy; pozostałe kobiety pracujące w zawodach morskich, to głównie niewykwalifikowany personel pomocniczy.

Przemysł stoczniowy nie zatrudnia kobiet w dziale produkcyjnym ze względu na charakter pracy, wymagającej dużego wysiłku fizycznego. W innych zawodach technicznych, jak dotychczas pracują nieliczne kobiety tylko jako kranistki portowe.

Według posiadanych danych żadne szkolenie morskie kobiet, bądź kursy, nie odbywają się w tej chwili, ani nie są przewidziane na najbliższą przyszłość.

MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA

NOWY SPOSÓB UKŁADANIA ŚLEDZI W Z. S. R. R.

„Rybnoej Hoziajstwo" przynosi ciekawy artykuł inż. Dormienko i Rozgaworowa o mechanicznym i zmechanizowanym układaniu śledzi.

Ministerstwo Przemysłu Rybnego zwróciło dużą uwagę na sposoby zmechanizowania układania śledzi, produkcu, który stanowi tak ważną pozycję w bilansie wyżywienia.

Wśród wielu zgłoszonych sposobów układania śledzi zasługują na wyróżnienie dwa:

1) Układa się śledzie pionowymi rzędami, 2 najniższe rzędy brzuszkami do dołu, a następne rzędy na krzyż.

2) Układa się równoległymi rzędami z pewnym odchyleniem brzuszkami do góry.

Przy obu wspomnianych sposobach trzeba zwrócić szczególną uwagę na powstające między warstwami luzy, ponieważ luzy te wpływają na przyśpieszenie kwaśnienia tłuszczu i obniżają wartość produktu. Gęstość ułożenia śledzia przy pierwszym wyższym systemie można sprawdzić w ten sposób, że rzędy rozsuwa się rękami i powstałe luki uzupełnia się dodatkową porcją śledzi. Pojemność beczki, przy racjonalnym układaniu śledzi, powinna być co najmniej w 0,92 proc. wykorzystana.

Ustalono, że 2 robotników wykwalifikowanych, korzystając ze zmechanizowanej metody układania śledzi może w przeciągu 1 godziny ułożyć 10 beczek śledzi.

Stachanowcy przekraczają te normy w 100—150 procentach.

Bardzo ułatwia pracę zastosowanie ruchomego dna, co zmniejsza wysiłek przy układaniu dolnych rzędów. Zastosowanie wyż. podanego sposobu pozwala oszczędzić 8—10 minut przy ładowaniu jednej beczki.

Opracowano metodę całkowicie mechanicznego sposobu układania za pomocą łańcucha - transportera, jednak praktyka wykazała, że przy tym sposobie powstają zbyt duże luki.

PLANOWA ODBUDOWA RYBOŁÓWSTWA W RADZIECKIEJ STREFIE NIEMIEC.

Dziewiętnasty numer „Fischwoche" przynosi ciekawy artykuł o intensyfikacji rybołówstwa w rejonie wschodnich Niemiec. Autor artykułu podaje, że rybołówstwo niemieckie dostarczyło w 1947 r. 17.000 ton ryby, co stanowi o 5.000 ton więcej niż w r. 1938. Czyni to 1 kg na głowę mieszkańca.

Połowy rybaków wschodniej strefy koncentrują się w przeważającej mierze na Bałtyku, a szczególnie około Meklemburgii, której bazą rybacką jest Rugia.

Połowy bałtyckie dały 15.500 ton ryby natomiast, jak stwierdza autor w swym artykule, zwiększenie tonażu połowów.

Eksploatacja rybołówstwa w 1948 roku przewiduje osiągnięcie do 10.520 ton na drugie półrocze, co stanowi zwyżkę przeszło 20%.

Plan intensyfikacji połowów oparty jest na dokładnym wykonaniu następujących zadań:

1. usprawnienie organizacji połowów,
2. zaplanowanie czterotygodniowych rejsów, przy czym zapewnienie w czasie tych rejsów łączności łowiących kutrów z kutrem-matką, celem odbioru złowionego materiału rybnego.
3. przystosowanie statków innego typu do potrzeb rybackich,
4. wydobycie z dna zatopionych kutrów celem wyremontowania ich,
5. przyśpieszenie okresu naprawy kutrów,
6. urządzenie i zaopatrzenie warsztatów naprawy sieci,
7. wzmożenie dyscypliny połowów wśród rybaków, zastosowanie wobec nieposłusznych sankcji, do odebrania kutra włącznie,
8. tworzenie kadr, oraz zwrócenie uwagi na szkolenie.

Dwuletni plan odbudowy rybołówstwa szczegółowo rozpracowuje poszczególne działy, celem intensyfikacji połowów.

I tak przewiduje się:

w drugiej połowie 1948 r.

20 kutrów 16 m długości o motorach 75 — 100 PS;

w roku 1949:

50 kutrów 16 m długości, o motorach 100 PS.

20 kutrów 20 m. długości o motorach 150 PS.

oraz 1 statek rybacki;

w roku 1950:

150 kutrów 20 m. długości o motorach 150 PS.

torach 150 PS oraz 10 lugrów 38 m. długości z motorami 300 PS.

Planem odbudowy przewidziane jest także powstanie czterech nowych portów rybackich na zachodniej i północnej stronie wyspy Rugii.

Zadaniem tych portów będzie obsługa nowo-powstającej flotylli rybackiej.

W ramach tegoż planu poświęcono też dużo uwagi budowie fabryk sieci.

Planowa intensyfikacja rybołówstwa niemieckiego wschodniej strefy stanowi niewątpliwie dowód stałego polepszania się stosunków gospodarczych tego rejonu opartych o słuszne ekonomicznie rozwiązania radzieckie.

ISLANDZKA PRODUKCJA I EKSPORT PRZETWORÓW RYBNYCH

Połowy śledzia w Islandii były w sezonie 1948 r. niewspółmiernie mniejsze, aniżeli w poprzednich latach, tak że kraj poniósł w konsekwencji straty do wysokości $ 15 milionów. Do 28 sierpnia br. wyprodukowano 4.600 ton metr. tranu śledziowego, 4.800 ton metr. mączki śledziowej i 94.000 beczek solonego śledzia.

Produkcja tranu i mączki śledziowej była co prawda czterokroć większa niż podczas tego samego czasokresu 1947 r., natomiast produkcja śledzia solonego spadła o 33%.

Eksport filetów mrożonych (dorsza, łupacza itd.) związany jest z eksportem tranu śledziowego, tzn., że Islandia podejmuje się eksportu tranu śledziowego, o ile kupujący zobowiązują się do odebrania także i filetów mrożonych. Ponieważ produkcja tranu ostatnio znacznie się zmniejszyła, przeto chłodnie islandzkie przeszły do sprzedaży filetów mrożonych w celofanowych opakowaniach 1-funtowych, zamiast wysyłanych dotychczas standartowych 7-funtowych paczek, co znacznie ułatwia sprzedaż, szczególnie do Stanów Zjednoczonych. Bilans handlowy zależny jest bowiem w znacznej mierze od sprzedaży przetworów rybnych, zwłaszcza do krajów bloku dolarowego, tak, że rząd stara się w wielkiej mierze wpłynąć z subwencjami na tego rodzaju eksport, przysparzający mu cenne dewizy.

Wartość eksportu w pierwszych 7 miesiącach 1948 r. wynosiła $ 36 milionów 570 tys. 470.—, importu zaś $ 36.447.890.—. Do głównych odbiorców zaliczali się: Wielka Brytania, Niemcy, Holandia, Stany Zjednoczone, Czechosłowacja i Dania.

Najważniejsze pozycje eksportowe objęły tran śledziowy ($ 8.440.000) ryby na lodzie ($ 6.700.000), mrożone ryby ($ 5.930.000), mączkę śledziową ($ 5.000.000), i tran z wątroby dorsza ($ 2.768.000).

NOWOCZESNY KOŁOWY TRANSPORT RYB

W ubiegłym roku brytyjska firma „Exploatator" Ltd., w Lowestopt zapoczątkowała nowoczesny system transportowania świeżych ryb z portów bezpośrednio do sklepów sprzedaży detalicznej, przy użyciu specjalnego typu samochodów. Samochody te są bardzo dobrze izolowane przed temperaturą zewnętrzną i mogą pomieścić 3,5 tony ryb, pakowanych w lodzie w skrzyniach po 30 kg, wykonanych ze stopu aluminiowego.

Ten rodzaj transportu stosowany dotychczas na wschodnim wybrzeżu Anglii zdał całkowicie swój egzamin, wobec czego należy się spodziewać że znajdzie szerokie zastosowanie na całym obszarze Wysp Brytyjskich.

POLOWANIE NA FOKI W NOWEJ FUNDLANDII

W Nowej Fundlandii z wzrastającym nasileniem ożywiło się zaniechane przed i podczas wojny polowanie na foki. Do zwiększonych rezultatów przyczynił się obok statków myśliwskich także udział nowoczesnych motorowców.

Wyniki polowania na foki były w 1947 r. trzykrotnie większe niż w roku 1946. Złowiono 97.535 fok, stanowiących wartość US $ 350.974 (1946— 34.241 o wartości $ 119.993).

Produkcja tranu z fok wyniosła w 1947 r. ok. 400.000 imperialnych galonów (1 gal. = 4,54 litrów), — 1946 — 129.892 galonów; eksport zaś 415.206 imp. galonów; 1946 — 131768 gal. Podczas pięciolecia 1935/38 produkowano 3 mln. imp. galonów, czyli przeciętnie 600 tysięcy imp. galonów rocznie.

COSTA RICA EKSPORTUJE WĄTROBY REKINÓW

W ciągu 1947 r. Costa Rica (Ameryka Środkowa) eksportowała 219.193 kg wątroby rekina o wartości US $ 53.061 f.o.b. Handel tym artykułem cieszył się już przed wojną dużym powodzeniem.

WYSOKIE CENY WĘGLA I SPRZĘTU RYBACKIEGO W WIELKIEJ BRYTANII.

Wysokie ceny węgla bunkrowego, oraz sprzętu rybackiego, stają się coraz większym ciężarem dla brytyjskich rybaków. Obecnie cena węgla podniosła się o 28 szyl. za tonę, według skali przedwojennej, do 88 szyl. 3 d. Podobnie, a nawet jeszcze gorzej, przedstawiają się ceny sprzętu rybackiego — i tak na przykład lina, która kosztowała £ 2.—.— — obecnie kosztuje £ 9.—.—. Zwyżka cen nastąpiła wskutek wzrostu cen surowca i robocizny. Można by jednak znacznie obniżyć cenę rynkową sprzętu przez wyeliminowanie pośrednictwa w sprzedaży, które ustawowo zarabia 15%. Fabryki produkujące sprzęt rybacki powinny otworzyć biura sprzedaży we wszystkich portach rybackich, przez co można by uniknąć niepotrzebnych kosztów pośrednictwa.

Poza tym, w celu ulżenia rybakom w ich trudnościach finansowych, rząd powinien obniżyć cenę węgla lub podnieść ustalone ceny ryb.

Tymczasem ceny sprzedaży rybackich statków parowych obniżyły się znacznie, osiągając poziom o 30% niższy w stosunku do cen z 1945 r. Natomiast ceny statków motorowych stale wzrastają, ponieważ w obecnych warunkach motorowce są bardziej ekonomiczne w utrzymaniu.

RADAR NA ANGIELSKICH STATKACH RYBACKICH

Londyńska firma „Cossor Radar Ltd." wyprodukowała specjalny typ radaru „Cossor Marine Radar" dla statków rybackich, oraz buduje instalacje radarowe we wszystkich większych portach rybackich na terenie Wielkiej Brytanii.

Rzeczoznawcy uważają, że wkrótce wszystkie większe trawlery będą wyposażone w radar, który odda im nieocenione usługi.

Typ radaru Cossor Marine Radar jest całkowicie dostosowany do potrzeb rybołówstwa. Jest on bardzo dokładny i łatwy w obsłudze, a poza ty mzajmuje bardzo mało miejsca na pokładzie.

Przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich The Standart Steam Fishing Co w Grimsby oraz St. Andrews Stem Fishing Co w Hull zamówiły już radary dla wszystkich swych trawlerów.

UBYTKI W TONAŻU ŚWIATOWYM

Według danych Lloyd's Register, w roku 1947 uległo całkowitemu zniszczeniu 400 jednostek handlowych o łącznym tonażu 1.155.235 BRT, w tym 209 jednostek, 395.935 BRT zostało zatopionych (awarie), a 191 jednostek, 759.300 BRT rozebrano na złom. Największych ubytków doznały Stany Zjednoczone: 21 statków, 103.883 BRT, następnie Anglia — 32 jednostki, 50.983 BRT, Francja — 5 jednostek, 10.944 BRT, Norwegia 22 jednostek, 39.742 BRT i Grecja — 40.988 BRT.

W okresie przedwojennym roczne ubytki tonażu światowego przedstawiały się następująco:

Rok	Jedn.	BRT	% t św.
1935	213	269.728	0,44
1936	266	364.735	0,59
1937	248	437.761	0,70
1938	217	361.195	0,56
1939	474	1.347.768	2,04

ŚWIATOWY TONAŻ W BUDOWIE

Tonaż budowany na stoczniach całego świata, według stanu na 30 października 1948 roku (Statistics of Lloyd's Register), wynosił 4.203.873 URT (nie uwzględniono budownictwa statków w Niemczech, ZSRR i Japonii), z czego 52,6 proc. przypada na stocznie Anglii i płn. Irlandii. Tonaż motorowy stanowił ponad 60 procent (769 jedn., 2.568.251 BRT) całej liczby, a tonaż tankowy (motorowy i parowy) 29,4 procent (25 tankowców parowych, 356,690 BRT oraz 91 motorowych, 880.149 BRT). W stosunku do stanu z końca czerwca 1948 roku, tonaż tankowy w budowie wzrósł o 270. 527 BRT, przy czym nastąpił wzrost zamówień na tankowce ze strony Stanów Zjednoczonych, Szwecja, Anglii i Francji.

W III kwartale roku 1948 rozpoczęto budowę 205 jednostek, 689.445 BRT, wodowano 216 jednostek, — 562.518 BRT, wykończono 210 jednostek, 526.082 BRT zawieszono budowę 42.380 BRT.

Klasyfikacji Lloyd's Register podlega 64,1 procent całego budowanego tonażu, a 83,4 procent budowanego na stoczniach angielskich.

STAWKI ATLANTYCKIEJ KONFERENCJI TOWAROWEJ

Z dniem 1 listopada 1948 roku Płn. - Atlantycka Konferencja Towarowa (Kanada — Stany Zjednoczone — Wybrzeże atlantyckie — porty M. Północnego) — wprowadza system kontraktowy z tym, że stosowane dotychczas kontraktowe stawki frachtowe pozostaną nie zmienione, natomiast stawki pozaumowne podwyższono o 20 procent. (System kontraktowy jest odpowiednikiem tzw. rabatów odroczonych, które w Stanach Zjednoczonych są ustawowo zakazane).

ATLANTYCKI RUCH PASAŻERSKI

Atlantyckie przewozy pasażerskie zarówno żeglugowe jak i lotnicze, wykazują stałe rosnące ożywienie. W okresie od czerwca roku 1947 do czerwca roku 1948 liczba morskich przewozów pasażerskich wyniosła — 511.652, czyli wzrosła o 34 procent w stosunku do ub. roku, natomiast ruch lotniczy wzrósł o 35 procent — osiągając 189.374 przewozy. Jednak możliwości przewozowe linii lotniczych nie były jeszcze w pełni wyzyskiwane, natomiast dał się odczuć brak tonażu pasażerskiego. W omawianym okresie pracowało na Atlantyku 30 liniowców pasażerskich, podczas gdy np. w roku 1947 ruch ten obsługiwało 91 jednostek. W sezonie letnim roku 1949 liczba liniowców atlantyckich ma wzrosnąć o 6 jednostek. O spodziewanym znacznym nasileniu ruchu w tym sezonie świadczy najlepiej fakt, że już obecnie wykupione są wszystkie miejsca do końca lipca roku 1949, z wyjątkiem kabin I klasy.

Na ostatniej sesji Płn. - Atlantyckiej Konferencji Pasażerskiej postanowiono nie zmieniać opłat pasażerskich na sezon zimowy 1948-1949 oraz letni 1949, mimo podwyżki wprowadzonej przez linie lotnicze.

TURBINA GAZOWA W ŻEGLUDZE

Prelekcja norweskiego uczonego Orstona, wygłoszona ostatnio w Oslo, na temat zastosowania turbiny gazowej w przemyśle pozwala na bliższe zapoznanie się z tym wynalazkiem, pozwalającym na znaczne zwiększenie siły napędowej maszyn w przemyśle lądowym i w żegludze.

Stosunkowo długotrwałe, bo 20-letnie stadium eksperymentalne turbiny gazowej było wynikiem trudności w otrzymaniu materiału o odpowiedniej wytrzymałości na wysoką temperaturę, charakterystyczną dla pracy turbiny gazowej.

Korzyści zastosowania turbiny gazowej na statkach handlowych są bardzo znacznie. Daje ona bowiem oszczędność przestrzeni instalacyjnej, jest stosunkowo lekka, zmniejsza wibracje statku, pozwala rozwinąć pełną szybkość już w 10 minut po uruchomieniu. Zużycie paliwa w porównaniu z turbiną parową i silnikiem Diesla wygląda następująco:

	Ropy ton	Koszt ropy i oliwy £	Zuż. ropy na 1 Km wk
Diesel o mocy 5.000 KM	16,3	83,3	113.5
Turb. gaz. o m. 5.000 KM	19,5	89,2	59,0
Turb. par. o m. 5.000 KM	27,8	114,4	80,8

Oszczędność w zużyciu paliwa uwidacznia kolumna: „Zużycie ropy na 1 KM"

LIKWIDACJA KOMISJI MORSKIEJ STANÓW ZJEDNOCZONYCH

Z dniem 1 marca 1949 roku Komisja Morska Stanów Zjednoczonych zgodnie z ustawą o sprzedaży statków handlowych z roku 1946, zostanie zlikwidowana.

Na razie Komisja, pełniąca niejako funkcje banku przy rozdziale subsydiów, otrzymała dalsze 178 mil. dol. na finansowanie rozbudowy tonażu amerykańskiego. Subsydia udzielane są na podstawie umów zawiranych między trzema stronami, tj. armatorem, stocznią i Komisją Morską.

WZAJEMNA KONKURENCJA PORTÓW AMERYKAŃSKICH

Między portami wschodnimi Stanów Zjednoczonych, a południowymi (Nowy Orlean, Mobile, Galveston) zarysowuje się coraz silniejsza walka konkurencyjna na tle akwizycji ładunków eksportowych do Ameryki Płd. Wyraźne przeniesienie punktu ciężkości tego przeładunku do portów południowych tłumaczy się przede wszystkim wielką ich aktywnością akwizycyjną. Szczególnie dotyczy to Nowego Orleanu, który w ciągu ostatnich czterech lat przeprowadził w dużym zakresie modernizację portu oraz udogodnienia dla klientów płdn. - amerykańskich. Ponadto porty południowe zastosowały skutecznie zniżkową politykę taryfową, jako jeden ze środków walki akwizycyjnej. Uzyskały one też decyzję Międzystanowej Komisji Handlowej, na mocy której dodatki do frachtów z Chicago do Nowego Orleanu sięgają 20 procent, podczas gdy do Nowego Jorku 35 procent. Toteż eksport żelaza i stali jest znacznie tańszy via Nowy Orlean niż via Nowy Jork. Podobnie wygląda sprawa w kierunku odwrotnym, np. przy imporcie kawy. By przeciwstawić się konkurencji Południa, przedstawiciele portów wschodnich (Nowy Jork, Filadelfia, Portland, Camden, Baltimore, Boston i Hampton Roads) zwołali w połowie sierpnia roku 1948 konferencję dla zorganizowania możliwości przeładunkowo - usługowych.

Rybołówstwo Morskie

REMONTY W STOCZNI RYBACKIEJ W GDYNI

W ciągu ostatnich 2 tygodni ukończono na warsztacie silnikowym Stoczni Rybackiej w Gdyni generalny remont 2 silników przedwojennej polskiej produkcji „Perkun" 50 KM, oraz „Lilpop" 60 KM. Oba silniki po dokonanym remoncie będą wmontowane w nowe kadłuby kutrów rybackich. Poza remontem silników warsztat wykonał wbudowanie w kutry KG—153 dwóch silników nowych „Bolinder" 75 KM, oraz silnika „Tuxham" 80 KM w kuter W. S. G. 26.

Ponadto brygady naprawcze Stoczni dokonały remontu 10 kutrów, umożliwiając im szybkie wznowienie połowów.

PLANY ROZBUDOWY FLOTYLLI RYBACKIEJ „ARKI"

Do końca roku bieżącego „Arka" odbierze dwa następne kutry stalowe ze Stoczni Północnej w Gdańsku. W ten sposób do 31.12.48 r. będzie czynne 7 kutrów stalowych. W bazie gdyńskiej będzie więc pracować flotylla rybacka „Arki", składająca się z następujących jednostek:

7 kutrów stalowych,
10 kutrów typu M.I.R. 20a,
6 kutrów typu J.O. 2,

oraz 1 kuter typu M.I.R. 20a będący w dyspozycji Morskiego Urzędu Rybackiego w Gdyni.

W roku przyszłym przewiduje się odbiór i uruchomienie następujących statków rybackich w pierwszym kwartale:

3 kutry stalowe ze Stoczni Północnej,
3 kutry typu Mayera ze Stoczni Rybackiej w Gdyni,
1 kuter typu K.F.K. (24 m), znajdujący się obecnie w remoncie w Stoczni w Pucku.

Do końca roku:

10 kutrów 13 m. przeznaczonych dla bazy w Darłowie,
10 kutrów 15—18 m budowy kompozycyjnej,
2 lugro-trawlery stalowe, długości 32 m budowane przez Stocznię Północną w Gdańsku.

Poza tym przeprowadzi się remont kilkunastu kutrów z bazy darłowskiej, polegający na gruntownej naprawie kadłubów i wymianie na około 6 jednostkach silników na nowe.

Dalej „Arka" zamierza odbudować 5 kutrów 24 mtr. typu K.F.K. konstrukcji kompozycyjnej ze szkieletów i części znajdujących się na terenie b. stoczni K.F.K. w Świnoujściu. Kutry te będą podłużone o 2 metry, celem uniknięcia ich ładowności, oraz wyposażone w silniki o mocy 180 KM.

POWSTAJĄ NOWE JEDNOSTKI W STOCZNI RYBACKIEJ

Prace przy nowych jednostkach posuwają się planowo. Obecnie w budowie znajduje się 7 kutrów serii KG-177 typu Mayera. Zaplanowane przyśpieszenie położenia stępki pod ostatni kuter — Nr bud. 72 — w związku z Kongresem Zjednoczeniowym Partii zostało zaplanowane całkowicie i dodatkowo wykonuje się owręgowanie tegoż kutra.

Postanowiono również dodatkowo wykonać remont i zainstalowanie wiertarki słupowej na kadłubowni, bezpłatnie, w ten sposób, że po godzinach pracy brygada placowa przetransportuje wiertarkę do warsztatu mechanicznego — ten zaś wykonuje remont, zainstalowanie i podłączenie.

Pracownicy kadłubowni w zamian za to zobowiązali się wykonać bezpłatnie wieszaki do szatni warsztatu mechanicznego oraz pomalować szafki ubraniowe w szatni.

PRZEDKONGRESOWY CZYN RYBAKÓW „STAREGO WYBRZEŻA"

W pełnym zrozumieniu doniosłości historycznego momentu zespolenia się w jedną Partię dwóch przodujących nurtów robotniczych, rybacy tzw. „starego Wybrzeża" postanowili uczcić Kongres również zbiorowym wysiłkiem.

Jednomyślnie wszyscy właściciele i użytkownicy kutrów zdecydowali oddać na cele społeczne dochód ze sprzedaży jednodziennego połowu. Większość rybaków gdyńskich i helskich wykonała już swe zobowiązania, a pieniądze uzyskane za złowioną rybę wpływają do Banku Rybaków na konto Komitetu Uroczystej Masówki Rybackiej zawiązanego w ramach akcji przedkongresowej przez instytucje i przedsiębiorstwa rybackie.

W Komitecie zasiadają również przedstawiciele Zjednoczenia Rybaków Morskich.

Część funduszów uzyskanych z połowów przeznaczonych na akcję przedkongresową zostanie zużyta na nagrody dla wyróżnionych pracowników rybołówstwa, pozostałymi zaś pieniędzmi Komitet zadysponuje specjalną uchwałą, przeznaczając je na inny, dotąd nieustalony godny cel.

Jednodniowe połowy na akcję przedkongresową rozpoczęli rybacy w ubiegłą niedzielę.

Wpływy do Banku Rybaków Morskich trwają z tego tytułu nadal. Warto zaznaczyć, że rybacy obwodu gdyńskiego, władysławowskiego i helskiego, niewątpliwie najlepiej sytuowani z całego Wybrzeża, — cierpią jednak obecnie — również z racji przedłużającego się okresu słabych połowów — mimo to uchwałę wyżej podaną podjęli jednomyślnie i z entuzjazmem.

Należy stwierdzić, że uspołecznienie wśród rybaków rozwija się nadal i chęć niepozostawania w tyle za innymi jest bodźcem, który zmienia ich dotychczasową bierną lojalność w coraz bardziej czynny entuzjazm.

Nie tylko rybacy najemni rozumieją już korzyści dokonywujących się przemian społecznych, rozumieją je bowiem coraz lepiej właściciele kutrów i łodzi. Dowodem tego faktu może być chociażby wyżej opisany udział ich w akcji przedkongresowej.

STOCZNIA RYBACKA W USTCE BUDUJE 12 KUTRÓW.

W Stoczni Rybackiej w Ustce znajduje się w budowie 12 kutrów typu planowo.

Wykonano w ostatnim czasie remont 2 łodzi 8-metrowych. Znajdujący się w budowie na Stoczni szkuner długości 28 mtr. dla P.C.W.M. jest w trakcie wykonywania pokładu.

Przygotowuje się wstępne prace do wodowania szkunera, które odbędzie się na początku kwietnia 1949 r.

W ZWIĄZKU Z KONGRESEM ZJEDNOCZENIOWYM BUDOWY TRAWLERÓW I LUGRO-TRAWLERÓW ZOSTAŁA PRZYŚPIESZONA O MIESIĄC

Centralne Biuro Kongresowe Zjednoczenia Stoczni Polskich w Gdańsku ogłosiło następującą deklarację:

„Doceniając wagę powierzonych nam zadań konstrukcyjnych, oraz ożywieni pragnieniem dania wyrazu swej radości z bliskiego oraz ożywieni pragnieniem dania wyrazu swej radości z bliskiego zjednoczenia klasy robotniczej, postanawiamy zaofiarować 1000 bezpłatnych roboczo-godzin, oraz spotęgować wysiłek i tempo pracy na przedterminowe wykonanie następujących prac konstrukcyjnych:

1) wykonanie rysunków warsztatowych lugro-trawlera na dzień 15 grudnia br., zamiast 15 stycznia 1949 r.,

2) Wykonanie rysunków warsztatowych trawlera rybackiego na dzień 15 grudnia br., zamiast 15 stycznia 1949 r.

W ten sposób przyśpieszenie wydania rysunków warsztatowych na warsztat Stoczni pozwoli na przyśpieszenie terminu rozpoczęcia budowy wymienionych jednostek rybackich.

POŁOWY

Charakterystyka połowów bałtyckich.

Dorsz. Okres słabych połowów dorsza przedłuża się. Przeciętne wyniki na jeden kutro-dzień wynoszą nadal od 500 — 800 kg. Połowy przybrzeżne łodziowe haczykami — również słabe.

Płastugi. Połowy przybrzeżne haczykami dają wyniki nieco lepsze niż dotychczas.

Łosoś. Połowy na takle dryfujące trwają nadal, nie dają one jednak, w ostatnich kilku dniach, wyników zadowalających.

Szprot. Nie ukazuje się.

Śledź. Łowiony w ilości od 200—300 kg na kuter w okolicy Darłowa, w rejonie M.U.R. Gdynia nie notowany.

Sandacz. Odławiany dość obficie na obydwu zalewach.

POŁOWY POSZCZEGÓLNYCH GATUNKÓW RYB w m-cu listopadzie br.

Gatunki ryb	Rejony M. U. R. Gdynia	Rejony M. U. R. Szczecin	Razem kg
Dorsz	1.037.866	108.860	1.146.726
Stornia	32.271	25.225	57.496
Śledz	9.370	4.790	14.160
Troć	4.910	364	5.274
Węgorz	1.254	725	1.979
Szczupak	11.397	17.242	28.639
Okoń	1.786	15.385	17.171
Płoć	41.116	184.981	226.097
Sandacz	16.440	54.542	70.982
Certa	9.646	2.376	12.022
Leszcz	27.057	20.870	47.927
Lin	3.284	1.175	4.459
Szprot	275	924	1.199
Łosoś	39.759	562	40.321
Inne	253	2.817	3.070
R A Z E M:	1.236.684	440.838	1.677.522

CHARAKTERYSTYKA POŁOWÓW DALEKOMORSKICH

Ponieważ sezon połowów śledzia na Morzu Północnym już się ostatecznie zakończył, większa część floty dalekomorskiej przeprowadza konieczne naprawy, steranych jesiennymi sztormami statków, na stoczniach krajowych i zagranicznych.

Kilka trawlerów Dalmoru, jeden f-my Ławica i jeden Bałtyckiej Spółki Okrętowej łowią jeszcze makrele na południowych łowiskach Morza Północnego. Są to jednak ostatnie rejsy przedświąteczne. Dotychczas, w grudniu, z połowów makreli powróciły do Gdyni: „Podlasie" f-my Ławica, oraz „Jupiter" i „Merkury" Przedsiębiorstwa Dalmor. Poza tym do Szczecina zawinęły: „Wega" i „Syriusz" Dalmoru. Przywiozły one ca po 40 ton makreli, nieco śledzi i niewielkie ilości ryby białej. Dokładne ilości podamy wnastępnym numerze M. B. R.

Mniej więcej od 15 bm nastąpi około 3 tygodni trwający okres zupełnego zastoju w połowach dalekomorskich, wykorzystany przez przedsiębiorstwa połowowe na przygotowanie floty do połowów ryby białej. Sezon tych połowów rozpocznie się w pierwszych dniach stycznia.

W najbliższym czasie oczekiwany jest jeszcze w Gdyni powrót ostatnich pięciu statków z makrelą. Będą to trawlery „Orion", „Kastoria", „Saturn" i „Saturnia" Dalmoru i „Pokucie" Bałtyckiej Spółki Okrętowej.

**IZBA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA
W GDYNI**

Biuro Reklamacji Kolejowych i Porad Taryfowych

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zawiadamia, że z **dniem 15 grudnia 1948 r. uruchomione zostało Biuro Reklamacji Kolejowych i Porad Taryfowych, czynne przy Referacie Komunikacyjnym tutejszej Izby** (Gdynia, ul. Żeromskiego, róg Pułaskiego, IV p., tel. nr 37-75).

Wszystkie zainteresowane w przewozie kolejowym przedsiębiorstwa mogą korzystać z usług tegoż biura na warunkach następujących:

a) za zbadanie listów przewozowych czy przewoźne zostało należycie obliczone, pobierać będzie Biuro 20% od wyreklamowanych kwot, tj. po wywindykowaniu należności od kolei. Minimalna opłata wynosi zł 2—5 od każdego przedłożonego listu:

b) to samo odnosi się do reklamacji z tytułu odszkodowania za zniszczenie, zagubienie, uszkodzenie towaru podczas transportu koleją oraz o odszkodowanie za przekroczenie terminu dostawy;

c) porady taryfowe udzielane mogą być stale ryczałtowo według umowy lub każdorazowo za osobną opłatą.

Przesyłać można listy przewozowe, których termin od chwili nadania przesyłki do przewozu nie jest dłuższy niż rok, ponieważ po roku pretensje do kolei przedawniają się.

Biuro Reklamacji Kolejowych zwracać będzie uwagę firmom, w razie ujawnienia stale powtarzających się błędów w obliczaniu, np. wskutek niewłaściwej deklaracji towaru, aby poinformowały swych pracowników, a to celem usprawnienia ekspedycji ładunków kolejowych. Również w razie stwierdzenia niedociągnięć w przepisach taryfowych, występować będzie z odpowiednimi wnioskami o zmianę względnie jaśniejsze ujęcie odnośnych postanowień taryfy kolejowej.

W razie zakwalifikowania przez Biuro Reklamacji odnośnych listów przewozowych do reklamacji, Biuro może na żądanie stron sporządzić legalizowane przez siebie odpisy względnie wykazy zatrzymanych listów przewozowych, aby w ten sposób dać możność firmom, posługiwania się zastępczym dowodem kasowym do czasu zwrotu listów przewozowych przez kolej.

W przekonaniu, że podjęta przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni inicjatywa, przyniesie zainteresowanym przedsiębiorstwom niewątpliwe korzyści nie tylko w postaci nadpłaconego przewoźnego, ale także usprawnienia tej tak ważnej gałęzi transportowej, prosimy o pełne korzystanie z usług Biura, które ciesząc się zaufaniem władz kolejowych z racji przynależności do Izby Przemysłowo-Handlowej, daje jeszcze tę efektywną korzyść, że podpisy przy pełnomocnictwie na występowanie z reklamacją, nie muszą być legalizowane, a poza tym prowadzona przez Izbę księgowość, daje pełną gwarancję rzetelnego załatwienia rozrachunku.

**IZBA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA
W GDYNI.**



Odpowiedzialni za działy redakcyjne:
Kroniki Szczecińskiej:
Mgr **Czesław Piskorski**
Kroniki Rynków Zamorskich:
Aleksander Wiatrak

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
Gdynia: Świętojańska 99, tel. 42-42
P. K. O. XI - 111
Red. nacz. **Mgr K. Zagórny-Kretowicz**

Organ publikacyjny:
Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni i Zrzeszeń gospodarczych wojew. gdańskiego.

Druk. Nr 8 Spółdz. Wyd. „Czytelnik" Gdynia, Mściwoja 7 — 2000 egz. — Zam. 3799. — W-15909.